Conseils provisoires

pour

réduire l'engorgement des routes et promouvoir des collectivités habitables

Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario
Le 14 août 2002

TABLE DES MATIÈRES

I.	Mandat du Comité et des sous-comités des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario	2
II.	Survol du problème	2
III.	Procédés employés par le Comité et le sous-comité pour identifier les conseils provisoires	4
IV.	Conseils provisoires :	5
	1. Transports et aménagement du territoire	5
	2. Nécessité des transports en commun	7
	3. Coordination des transports en commun	18
	4. Viabilité des transports en commun	19
	5. Voies de communication : circulation des marchandises et gestion des incidents	20
Annexe A.	Membres du Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario et du sous-comité de désengorgement des routes	25
Annexe B.	Rapports, initiatives et exposés	27

I. MANDAT DU COMITÉ ET DES SOUS-COMITÉS DES INITIATIVES DE CROISSANCE INTELLIGENTE DU CENTRE DE L'ONTARIO

Le 11 février 2002, le ministre des Affaires municipales et du Logement créait le Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario, l'un des cinq comités du genre dans la province. La mairesse de la ville de Mississauga, Hazel McCallion, a été nommée présidente du Comité du Centre de l'Ontario, tandis que Gordon Chong, président du Réseau GO, était nommé vice-président.

Le Comité est chargé de fournir des conseils au ministre des Affaires municipales et du Logement sur la création d'une stratégie de croissance intelligente pour la zone du Centre. Cette stratégie aura une vaste portée à caractère multisectoriel et articulera une vision pour la croissance à long terme de la zone du Centre. À court terme, on a demandé au Comité du Centre de l'Ontario de donner des conseils sur deux enjeux prioritaires : la réduction de l'engorgement des routes et la promotion des collectivités habitables d'une part, et un réexamen des déchets, d'autre part.

Pour l'épauler dans sa tâche, le Comité du Centre a créé trois sous-comités sur la stratégie de croissance intelligente et les deux enjeux prioritaires. Les sous-comités réunissent des membres du comité et des non-membres qui possèdent les connaissances et l'expertise nécessaires. Les sous-comités ont prodigué conseils et renseignements au Comité du Centre.

Le sous-comité de désengorgement des routes a été mis sur pied en février 2002 et M. Gordon Chong a été nommé président de celui-ci.

II. SURVOL DU PROBLÈME

Pourquoi l'engorgement des routes est-il un problème relatif à la croissance intelligente ?

La congestion des routes a des répercussions considérables sur nos collectivités. Au cours des dernières dizaines d'années, on a bâti des domiciles dans des secteurs qui ont rendu les Ontariennes et Ontariens dépendants d'une voiture, qu'il s'agisse de se rendre à l'école et au travail, ou qu'il s'agisse d'effectuer des tâches quotidiennes. Il devient de plus en plus difficile d'assurer la circulation des gens et des marchandises dans le Centre de l'Ontario. L'heure de pointe s'étend maintenant en fait sur 13 heures. L'utilisation des transports en commun, quant à elle, ne fait que baisser. En 1986, 22 % des déplacements se faisaient par transports en commun pendant l'heure de pointe du matin; en 1991, ce pourcentage avait baissé à 19 % tandis qu'en 1996, il n'atteignait plus que 15 %. Au cours des 20 prochaines années, la population du Centre de l'Ontario devrait croître de 2,5 millions d'habitants. Les migrants journaliers bloqués dans la circulation ont moins de temps à passer chez eux, en famille, et avec leurs amis. Si la population poursuit la tendance des 20 dernières années quant à l'établissement de son domicile et que les gens continuent de faire les mêmes choix de transport, l'engorgement des routes deviendra tel que le trajet de Toronto à Hamilton, qui prend aujourd'hui une heure et demie, prendra trois heures en 2021. Or, cet engorgement coûte chaque année des milliards de dollars à l'économie en raison des retards qu'il crée dans l'expédition des marchandises.

L'encombrement des routes nuit à l'environnement, à l'économie et à notre qualité de vie. Les véhicules qui tournent au ralenti sur les routes sont une source de pollution. Les émissions de dioxyde de carbone doublent lorsque la vitesse d'un véhicule passe de 55 à 30 km/h, tandis que les émissions d'hydrocarbures triplent à des vitesses inférieures à 60 km/h par rapport à une vitesse constante de 80 km/h. Notre atmosphère se détériore tandis que croît le nombre d'avis de smog dans la zone du Centre.

La configuration de l'utilisation des sols influe sur le nombre de déplacements en voiture à passager unique et détermine la disponibilité de l'utilisation des transports en commun, et des déplacements à pied et à bicyclette. Sur les voies de circulation urbaines très fréquentées, où l'aménagement déjà en place, les principaux murs de soutènement, les butées structurelles et autres infrastructures limitent considérablement l'élargissement des voies, il est essentiel d'avoir des systèmes de transport en commun solides. Il faut entretenir et moderniser les réseaux de transport pour maintenir le nombre de passagers, et les élargir de manière stratégique pour attirer les nouveaux usagers et empêcher la congestion. Dans un même temps, les autoroutes et les routes de dégagement continueront de jouer un rôle important au sein du réseau de transport de la province.

Notre bien-être économique bénéficiera d'une stratégie qui se veut d'élargir et d'améliorer le réseau de transport pour appuyer les déplacements journaliers, le tourisme, la circulation des marchandises et l'accès aux points frontaliers.

Avantages des mesures

Un réseau de transport en commun intégré consomme moins d'énergie et moins d'espace par habitant. Un autobus plein remplace 40 véhicules sur les routes, économise 70 000 litres d'essence et prévient 9 tonnes de polluants atmosphériques par an. Les transports en commun sont particulièrement efficients pendant les heures de pointe, lorsque les autobus sont pleins.

En intégrant l'aménagement du territoire et la planification des transports grâce à une utilisation des terres propice aux transports en commun, on augmente également les choix de transport, ce qui accroît la mobilité, permet aux municipalités de mieux protéger les terres agricoles et les caractéristiques naturelles, tout en optimisant l'investissement dans l'infrastructure.

La gestion des incidents contribue aussi considérablement au soulagement de la congestion routière. Une analyse du système NAVIGATOR, de l'État de la Géorgie (États-Unis), a révélé une réduction de 30 % du temps d'intervention, d'identification et de déploiement à la suite d'un incident, et des économies de 44,6 millions de dollars américains, rien qu'en 1997. Parmi les autres avantages, citons une baisse des rejets atmosphériques des véhicules qui tournent au ralenti, une consommation réduite d'essence et des voyageurs plus satisfaits.

III. PROCÉDÉS EMPLOYÉS PAR LE COMITÉ ET LE SOUS-COMITÉ POUR IDENTIFIER LES CONSEILS PROVISOIRES

Le Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario a créé un sous-comité de désengorgement des routes et de promotion des collectivités habitables. On a demandé au sous-comité d'identifier toutes les initiatives possibles à long terme, à partir d'un examen exhaustif de toutes les études et initiatives disponibles. On a classé les mesures par ordre de priorité en fonction de leur facilité d'exécution, de leur coût et de leur efficacité. Pour déterminer l'efficacité d'une mesure, le Comité a analysé les causes fondamentales du problème, la possibilité de prendre en charge une quantité accrue d'usagers et les étapes à suivre pour encourager les gens à utiliser les transports en commun.

Les recommandations à court terme englobent des énoncés d'engagement généraux, des possibilités concrètes et des points prioritaires. Les énoncés d'engagement fournissent les jalons qui permettront à tous les échelons gouvernementaux et prestataires de transports en commun de classer par ordre de priorité leurs décisions d'investissement et de planification en matière de croissance. Les points prioritaires offrent des possibilités concrètes à tous les échelons gouvernementaux et prestataires de transports en commun de prendre des mesures novatrices, compte tenu de leur budget, qui soulageront dans une certaine mesure les secteurs d'encombrement.

Ils prévoient notamment l'offre de transports en commun de niveau supérieur (soit par autobus ou par train) qui circulent sur une emprise séparée ou en situation prioritaire, le long des voies de communication existantes. À titre de voies de communication prioritaires qui accéléreraient l'aménagement d'un réseau de transport en commun interrégional de niveau supérieur, le comité a identifié l'autoroute 407/7 et l'autoroute 403/Eglinton, ainsi que les liaisons aux lignes de métro Yonge et Spadina.

Parmi les mesures à moyen et à long terme qu'a cernées le sous-comité, citons l'agrandissement de la capacité du réseau (tant celui des transports en commun que celui des autoroutes) et l'intégration de l'utilisation des sols et de la planification des transports. Le comité a différé la discussion du réseau de transport à long terme jusqu'à ce qu'elle puisse être abordée dans le contexte de la stratégie de croissance intelligente. Il poursuivra sa collaboration avec le MTO et autres ministères concernés par la croissance intelligente pour ce qui est des mesures à long terme, dont l'intégration de la planification des transports dans les objectifs de gestion de la croissance.

Bien des recommandations figurant dans le présent rapport se rapportent particulièrement aux voies de communication et aux prestataires des transports en commun dans la région du grand Toronto. C'est parce que le comité s'est penché jusqu'à maintenant sur les mesures à court terme qui peuvent soulager la congestion routière et que celle-ci se produit surtout de manière quotidienne dans les secteurs à forte densité de population de la RGT. Cependant, l'éventail de solutions proposées dans le rapport (dont la priorité des transports en commun, la gestion des incidents, l'intégration des tarifs et les services de transport interrégionaux) peuvent s'appliquer à toute la zone du Centre. De plus, elles devraient être employées si possible de manière proactive pour éviter à de nouvelles situations d'engorgement de se produire dans l'avenir.

IV. CONSEILS PROVISOIRES

Les recommandations proposées par le Comité pour soulager l'engorgement des routes sont classées en cinq catégories :

1. La section intitulée *Transport et aménagement du territoire* porte sur une solution à long terme à l'engorgement des routes. Ces recommandations exigeront principalement un engagement premier au processus de la part de tous les intervenants, suivi d'une mise en œuvre à moyen et à long terme, de concert avec la stratégie globale de croissance intelligente du Centre de l'Ontario.
2. *Nécessité des transports en commun* regroupe les recommandations d'investissement en immobilisations, de nouveaux services et de mesures incitatives pour porter le réseau de transport en commun de la zone à un niveau qui attirera et conservera un nombre important d'usagers de manière à réduire l'engorgement des routes, qui tiendra compte de la croissance future et qui permettra de bâtir des collectivités fortes et dynamiques.
3. *Coordination des transports en commun* comprend des recommandations pour une intégration accrue des prestataires de services de transport.
4. *Viabilité des transports en commun* porte sur les recommandations de formules de financement et explique comment lier les décisions d'investissement provinciales dans les transports aux conseils figurant dans le président rapport.
5. La section intitulée *Voies de communication : circulation des marchandises et gestion des incidents* comprend des recommandations sur la gestion du débit routier intensif qui dépend lourdement du réseau de routes et d'autoroutes.

Les pages suivantes du présent document donnent le contexte et les détails des recommandations, particulièrement à court terme.

1. Transport et aménagement du territoire

1.1 Engagement à un réseau de transport interrégional – **Le Comité recommande que tous les paliers gouvernementaux s'engagent, en collaboration avec le secteur privé, à créer un réseau de transport interrégional intégré.**

Pour réaliser une croissance intelligente, il faut mieux intégrer le transport et l'aménagement du territoire qu'on ne l'a fait dans le passé. Il faut un réseau de transport intégré pour répondre aux besoins des migrants journaliers, pour les déplacements quotidiens, le tourisme et la circulation des marchandises. En s'engageant à un tel réseau, tous les échelons gouvernementaux et le secteur privé protégeront les voies de communication dans l'avenir et poseront les jalons d'un réseau qui englobera au bout du compte autoroutes, routes, transports en commun, voies ferrées et transport marin et aérien.

Le Comité du Centre et le sous-comité de désengorgement des routes ont collaboré étroitement avec le ministère des Transports pour élaborer des orientations stratégiques à long terme pour l'avenir. Ce travail servira de base à l'élaboration du réseau global de transport dans le cadre de la stratégie de croissance intelligente du Centre de l'Ontario.

Le Comité réalise que, dans le cadre de la stratégie, les autoroutes et les grandes artères constituent un volet très important du réseau de transport en commun, du réseau de circulation des marchandises, ainsi que d'une partie du réseau des migrants journaliers utilisant des véhicules automobiles. Le Comité a l'intention de poursuivre sa collaboration avec le MTO pour veiller à ce qu'il y ait un lien étroit entre l'élaboration de la stratégie de croissance et l'intégration du réseau de transport.

La discussion du sous-comité sur les transports en commun mise également sur le travail de l'ancienne Commission des services du grand Toronto et sur le travail que fait actuellement le MTO pour identifier un réseau de transport en commun interrégional. Les détails de la disposition de certaines voies de communication, les détails techniques et les priorités de mise en œuvre devront être étudiés plus amplement.

1.2 Un aménagement du territoire favorable aux transports en commun — **Le Comité recommande que le sous-comité de stratégie de croissance intelligente dégage les critères régissant la mise au point appropriée d'une hiérarchie d'étapes qui permettront de réaliser un aménagement du territoire axé sur les transports en commun, et que cette stratégie comprenne des politiques et des stratégies qui appuient l'aménagement groupé.**

Pour que le réseau de transport soit une réussite et soit lié à la gestion de la croissance, un aménagement du territoire axé sur les transports en commun doit faire partie intégrante de la stratégie de croissance intelligente du Centre de l'Ontario. La seule façon d'aménager la croissance dans l'avenir sans créer davantage de congestion routière et de pollution atmosphérique serait de concevoir les collectivités en fonction de l'accès aux transports en commun et de fournir les services de transport en commun nécessaires.

Pour ce faire, il faut intégrer les noyaux de transport (des secteurs multimodaux desservis par des services de transport de niveau supérieur) et les noyaux d'aménagement du territoire (les secteurs d'aménagement groupé à usage mixte). Il faudra identifier ces noyaux et les voies de communication qui les lient et qui offrent des possibilités d'investissement dans les transports en commun de niveau supérieur, appuyés par un aménagement à densité élevée et à usage mixte. Il faudra par ailleurs identifier d'autres secteurs propices à l'aménagement à moyenne densité, appuyés par des transports en commun de niveau inférieur. Il faudra établir le juste nombre de noyaux à moyen et à long terme, car une quantité excessive entraînera un dispersement de l'investissement et de l'aménagement, et une population insuffisante pour appuyer les transports en commun, produisant ainsi une congestion routière accrue.

Il faudra également élaborer des politiques qui appuient l'aménagement groupé, une conception axée sur les piétons, les noyaux et les voies de transport, et d'autres aspects d'aménagement du territoire axé sur les transports en commun. Ces politiques devront être peaufinées, appuyées et renforcées par le biais de la déclaration de principes provinciale, dont l'examen est en cours.

1.3 Éducation — **Le Comité recommande que la province travaille de concert avec les organismes non gouvernementaux et les municipalités pour sensibiliser le public à la croissance intelligente, en insistant particulièrement sur les avantages qu'offre l'aménagement groupé.**

Il faut éduquer dès maintenant le public pour encourager l'appui d'un aménagement du territoire axé sur les transports en commun, d'un aménagement groupé et de la croissance intelligente en général. Selon les membres du Comité, peu de résidants de l'Ontario connaissent l'initiative de croissance intelligente et un récent sondage Environics confirme cette impression, en indiquant que 47 % des Ontariennes et des Ontariens estiment que le gouvernement provincial n'en fait pas assez pour freiner l'expansion tentaculaire (sondage mené en juillet 2002 pour le Sustainability Network). La sensibilisation du public est une condition préalable à la mise en œuvre et la province devrait collaborer avec d'autres organismes pour accélérer les efforts en cours. La Federation of Ontario Naturalists a récemment lancé une campagne de sensibilisation à la croissance intelligente, tandis que le Sierra Club et le Conseil de conservation de l'Ontario font la promotion de la croissance intelligente par le biais de leur site Web et de leur documentation. Plusieurs municipalités de la zone du Centre, notamment la région du Niagara et la municipalité régionale de Waterloo, mettent également en œuvre des programmes de sensibilisation à la croissance intelligente.

2. Nécessité des transports en commun

La province de l'Ontario a pris un engagement ferme vis-à-vis des transports en commun en renouvelant les investissements publics au chapitre des transports en commun de la zone du Centre, par le biais du programme Partenariats pour l'investissement dans les transports en commun de la région du Golden Horseshoe (programme PITCG) et du Programme ontarien de renouvellement des véhicules de transport en commun, et en assumant de nouveau la responsabilité du Réseau GO. C'est un premier pas positif, mais d'autres mesures doivent être prises à court terme à tous les échelons gouvernementaux pour bâtir un réseau de transport qui attirera un grand nombre d'usagers, réduisant ainsi l'encombrement des routes et améliorant la qualité de l'air.

2.1 Un réseau bien entretenu — **Le Comité recommande que les prestataires des services de transport, les municipalités, la province et le gouvernement fédéral investissent des sommes suffisantes dans la modernisation des transports en commun pour veiller au bon entretien à long terme du réseau.**

Le bon état des véhicules et de l'infrastructure en place est un point de départ fondamental pour encourager l'utilisation des transports en commun et réduire la congestion routière. Il faut donc réinvestir dans les réseaux en place pour veiller à ce qu'ils continuent de fonctionner de manière efficiente et sûre. Dans le passé, moyennant un bon entretien, les autobus étaient conçus pour fonctionner au moins 18 ans; ce facteur a été incorporé dans la planification du renouvellement. Or, les directives américaines prévoient que les parcs d'autobus doivent avoir une durée de fonctionnement d'environ 12 ans; les autobus provenant des États-Unis (et qu'achètent certaines commissions de transport de l'Ontario) sont donc fabriqués en fonction des directives américaines et auront une durée de fonctionnement variant de 12 à 18 ans. L'âge moyen du parc d'autobus de

l'Ontario varie de 12 à 13 ans, ce qui signifie qu'une quantité importante d'autobus devront bientôt être remplacés.

Le Programme ontarien de renouvellement des véhicules de transport en commun s'inscrit dans le plan d'investissement dans les transports de la province, au montant de 9 milliards de dollars sur 10 ans. Ce programme financera jusqu'à un tiers des dépenses de projets admissibles de renouvellement des immobilisations de transport en Ontario. Une somme de 100 millions de dollars a été affectée à l'année 2002. Or, tous les paliers gouvernementaux doivent investir dans le renouvellement des véhicules pour remplacer les autobus vieillissants. Outre l'investissement dans les parc d'autobus, il faut également de l'argent pour l'entretien des installations de transport, plus particulièrement les stations et les voies ferrées.

2.2 Transports en commun interrégionaux — **Le Comité recommande un réseau de transport interrégional qui sera doté des éléments prioritaires suivants :**

a) il offrira des services de transport de base (p. ex. un service d'autobus toutes les 10 ou 20 minutes pendant les périodes de pointe) le long d'une grille exhaustive et intégrée de couloirs interrégionaux nord-sud et est-ouest, liant ainsi les principaux noyaux à forte demande de déplacements;

b) il accroîtra les services du réseau GO, en tenant compte, mais sans s'y limiter, du plan de croissance de 10 ans du réseau, ce qui aura pour effet de réduire l'encombrement des routes et de faire progresser la croissance intelligente;

c) il fournira des services de transport en commun de niveau supérieur le long de voies de communication données qui relient les principaux noyaux, en établissant des moyens de transport appropriés le long de la voie de l'autoroute 407/7, et en offrant des liens aux lignes de métro Yonge et Spadina, et dans le couloir de l'autoroute 403/Eglinton.

Un réseau de transport intégré dans le Centre de l'Ontario englobe d'importants transports en commun interrégionaux. Les discussions du comité et du sous-comité sur le désengorgement des routes s'inspirent des études menées par l'ancienne Commission des services du grand Toronto et du travail effectué par la suite par le MTO pour identifier un réseau de transport en commun interrégional. Il faut donner la priorité à ces travaux, tout comme il importe d'agrandir le Réseau GO dans le cadre du réseau de transport interrégional, pour lier les villes situées à l'extérieur de la RGT, comme celles de Barrie, de Peterborough et de Kitchener-Waterloo au réseau de transport en commun. Les détails de la disposition de certaines voies de communication, les détails techniques et les priorités de mise en œuvre devront être étudiés plus amplement.

2.2 a) Établir des services de transport de base au sein de la RGT

De nombreux secteurs de croissance dans la région du grand Toronto sont mal desservis par le transport interrégional. La Commission des services du grand Toronto avait proposé à l'origine une grille de services de transport interrégionaux est-ouest et nord-sud, et cette idée avait été peaufinée par le MTO, en liant la ville de Toronto aux municipalités avoisinantes et en liant ces municipalités entre elles. À court terme, ce secteur de la zone du Centre pourrait être desservi principalement par de grands autocars et des autobus fonctionnant dans une circulation mixte, ayant la priorité aux goulots d'étranglement. Un service fréquent (toutes les 10 à 20 minutes) pendant les périodes de pointe et un service approprié (toutes les 20 à 30 minutes) pendant les

heures creuses suffirait à répondre à la demande actuelle. Le réseau pourrait être élargi au-delà de la RGT pour répondre à la demande dans l'avenir, mais fournirait à court terme un niveau de service de base essentiel. Le Comité, le sous-comité de désengorgement des routes et le sous-comité de stratégie continueront de cerner les possibilités d'expansion du réseau à long terme, dans le contexte de la mise au point d'une stratégie de croissance intelligente pour la zone.

Un rapport publié le 12 juillet 2002 par le conseil d'administration du Réseau GO laisse suggérer qu'à long terme, un service complet d'autobus directs pourra offrir un service rapide, commode et fiable de manière économique, à la manière des services ferroviaires. Le Réseau GO, la commission de transport de Toronto, les commissions de transport locales et le secteur privé pourraient être chargés du fonctionnement de ce service. Le conseil d'administration du Réseau GO a identifié plusieurs améliorations à court terme qui permettraient d'amorcer la formation d'un système d'autobus directs. Ces améliorations prévoient notamment une chaussée réservée aux autobus sur l'autoroute 403, la priorité des transports en commun et des parcs de stationnement réservés aux migrants journaliers (abordés respectivement aux sections 2.2c, 2.3 et 2.8 du présent rapport), ainsi que des arrêts d'autobus et des commodités aux emplacements clés.

2.2 b) Accroître les services offerts par le Réseau GO

Le Comité réalise que l'expansion du rayonnement du Réseau GO au-delà de la RGT est un objectif important à long terme (15 ans et plus); cette planification sera abordée dans le cadre de la stratégie de croissance intelligente de la zone du Centre et de l'aménagement d'un réseau de transport intégré.

À moyen terme, le plan de 10 ans du Réseau GO décrit les mesures qui accroîtront la capacité fondamentale des réseaux ferroviaires et d'autobus, pour répondre à la demande actuelle et à la croissance prévue à court terme.

Le Réseau GO a récemment passé en revue ses priorités à court terme et compte, au nombre de ses priorités des trois prochaines années, un certain nombre de parcs de stationnement pour les migrants journaliers (décrits à la section 2.8), l'achat de nouvelles voitures et l'expansion des aires de battement (les emplacements qui permettent aux trains d'attendre, de faire le plein et de recevoir des mises au point mineures lorsqu'ils ne sont pas en service pendant la journée et la nuit), de manière à accroître la capacité et à réduire les frais de fonctionnement (rapport du conseil d'administration daté du 12 juillet 2002).

2.2 c) Transport de niveau supérieur sur les voies de communication principales

Le Comité recommande fortement l'établissement de services de transport de niveau supérieur sur les voies de communication qui relient les noyaux stratégiques des municipalités avoisinantes; cette mesure représente une étape importante vers la réalisation des objectifs de croissance intelligente visant à offrir des choix en matière de transport (une solution de rechange réelle aux voitures particulières) et à améliorer la qualité de l'air. Les transports en commun de niveau supérieur sont des transports par autobus, par rail léger ou par rail lourd qui jouissent de leur propre droit de passage ou qui ont la priorité, et qui se déplacent donc bien plus efficacement que la circulation normale tout en transportant un grand nombre de passagers rapidement et en tout confort. Tandis que le Comité poursuit ses travaux avec le MTO concernant les orientations

stratégiques de planification pour l'avenir, il est essentiel, dans un premier temps, d'identifier les voies de communication suivantes pour les transports en commun de niveau supérieur.

Couloir de l'autoroute 404/7

Dans le couloir de l'autoroute 404/7, il faut créer davantage de services express, des mesures prioritaires choisies pour contourner les goulots d'étranglement, des liens permettant de rejoindre les noyaux adjacents et une meilleure connexion aux lignes de métro Sheppard et Yonge de la commission de transport de Toronto.

La région de York a mis au point un plan d'action quinquennal qui s'inscrit dans une expansion interrégionale, laquelle sera mise en œuvre dans le cadre d'un partenariat récemment annoncé entre le secteur public et le secteur privé, et qui prévoit des services de transport rapide, de la rue Jane à l'autoroute 27, et de la rue Yonge au chemin Kennedy. Ce projet viendra compléter tout réseau sur lequel se seront mis d'accord la province, le Réseau GO, la commission de transport de Toronto et les autres commissions de transport locales.

Liaison aux lignes de métro Yonge et Spadina

Le Comité appuie les travaux nécessaires à un réseau de transport de niveau supérieur sur la rue Jane, liant l'autoroute 7 à l'Université York et à la station de métro Downsview, et sur la rue Yonge, de l'autoroute 7 à la station de métro Finch. La mise en œuvre de ces plans améliorera le service de transport et soulagera l'encombrement de quelques-unes des voies de communication les plus fréquentées de la zone du Centre.

Couloir de l'autoroute 403/Eglinton

Sur l'autoroute 403, le Réseau GO recommande la mise en œuvre rapide d'un service accru qui utilise l'infrastructure existante de l'accotement sur l'autoroute 403 et le chemin Centreview, et une amélioration du lien de transport vers le centre commercial Square One.

La ville de Mississauga a également repéré le couloir de l'autoroute 403/Eglinton pour l'érection d'une rue piétons-autobus et a reçu l'autorisation environnementale pour les voies prioritaires réservées aux transports en commun. La partie est de ce corridor permettra une liaison future à un transport de niveau supérieur au nord, empruntant les autoroutes 427 et 407. Les éléments de ce système précurseur de voie réservée aux autobus ont été construits, dont un nouveau terminal de transports en commun au centre-ville de Mississauga. Son emplacement offre un accès rapide aux services d'autobus interrégionaux depuis l'autoroute 403 et vers celle-ci. À court terme, on peut réaliser des gains importants en faisant l'achat d'autobus supplémentaires qui élargiront les services d'autobus interrégionaux existants vers Toronto.

Certains des services décrits pour ces couloirs pourraient être fournis par les autocaristes du secteur privé, ainsi que par d'autres commissions de transport en commun.

2.3 Priorité des transports en commun — **Le Comité recommande la mise en œuvre de mesures qui accroîtront la priorité accordée aux transports en commun sur les routes.**

La priorité des transports en commun favorise une circulation plus rapide des véhicules de transport en commun, ce qui rend ce mode de transport plus intéressant pour les usagers tout en réduisant les frais de fonctionnement (la durée du parcours est réduite, réduisant du même coup les nombre de véhicules nécessaires). Parmi les mesures de priorité à accorder aux transports en commun, figurent les voies de saut de file d'attente, les indicateurs de priorité aux transports en commun, la priorité par signalisation, les voies réservées aux autobus sur les accotements d'autoroute, et les interdictions de tourner et de stationner pendant les heures de pointe.

Voies réservées aux autobus sur les accotements d'autoroute
L'utilisation des accotements d'autoroute par les autobus pourrait rapidement accroître la capacité, la rapidité et la fiabilité des autobus le long des voies de circulation où les accotements répondent déjà aux normes. Lorsqu'il existe des goulots d'étranglement, les autobus pourraient également emprunter l'accotement puis s'insérer à nouveau dans la circulation.

Le plan de 10 ans du Réseau GO a identifié la possibilité de voies réservées aux autobus sur les accotements de l'autoroute 403 et la section à l'ouest de Mississauga pourrait servir à un projet pilote, puisque l'accotement de cette section a été construit pour être utilisée par les autobus, dans le cadre des plans de Mississauga pour une voie réservée aux transports collectifs.

Le Réseau GO et le MTO se penchent également sur la mise en œuvre éventuelle d'un évitement de file d'attente sur l'accotement ou de voies réservées aux véhicules à grand nombre de passagers sur les autoroutes.

Voies réservées aux véhicules à grand nombre de passagers
La commission de transport de Toronto compte déjà plusieurs voies réservées aux véhicules à grand nombre de passagers, et voudrait en améliorer certaines et en créer de nouvelles sur certaines sections des rues Finch, Lawrence, Eglinton, St. Clair et Dufferin, entre autres. Le MTO mène une évaluation de la possibilité de telles voies sur les autoroutes de série 400.

Évitement de file d'attente
Les voies d'évitement de file d'attente avec indicateur de priorité créeraient des voies réservées aux autobus qui permettent aux véhicules de transport en commun de passer devant la circulation automobile arrêtée à une intersection. Pour avoir un effet concret sur le temps de déplacement des transports en commun, cette mesure doit être mise en œuvre aux principales intersections sur toute une section de voie artérielle, de manière à éviter de repousser simplement l'encombrement jusqu'à l'intersection suivante.

On a établi que l'autoroute 7, dans la région de York, pourrait servir de projet pilote éventuel en mettant en place des sauts de file d'attente dotés d'indicateurs de priorité à sept points d'encombrement situés à Markham, Richmond Hill et Vaughan. Ces mesures seraient intégrées dans les plans de transports en commun de niveau supérieur sur l'autoroute 7 (voir la recommandation 2.2 c).

Indicateur de priorité
Même lorsqu'il n'y a pas de voie spéciale pour le saut de file d'attente, les indicateurs de priorité aux transports en commun permettent à ceux-ci de se déplacer plus rapidement. À l'heure actuelle, la commission de transport de Toronto a placé des indicateurs de priorité à 260 intersections le long de huit parcours, offrant ainsi un service plus rapide et permettant d'économiser annuellement 1,5 million de dollars en frais de fonctionnement, et d'utiliser 10 tramways et quatre autobus de moins. La commission voudrait étendre les indicateurs de priorité à 27 parcours supplémentaires.

Règlement sur la priorité aux transports en commun
La possibilité d'adopter des règlements accordant la priorité aux transports en commun existe déjà dans les lois ontariennes. Il serait relativement simple d'adopter les règlements nécessaires qui s'appliqueraient alors à l'échelle de la province. Le coût serait minime puisqu'il serait seulement nécessaire d'éduquer les automobilistes concernant cette mise en œuvre. L'expérience du Québec et de la Colombie-Britannique suggère que l'on peut obtenir des avantages notables sans exiger de mesures d'application spéciales. Bien que les économies potentielles n'aient pas été quantifiées, la durée du parcours revient plus ou moins au montant des frais de fonctionnement; par conséquent, une réduction de 1 % de la durée du parcours produit une baisse d'environ 1 % des frais de fonctionnement. À Toronto, on pourrait ainsi réaliser des économies de 2 à 3 millions de dollars pour chaque point de pourcentage de réduction du temps de parcours des autobus.

2.4 Accroître la capacité de la station Union — **Le Comité recommande que l'on achève dès que possible les améliorations prévues de la station Union, pour réduire les encombrements et permettre une circulation plus importante des usagers pendant les heures de pointe.**

L'agrandissement de la capacité de la station Union est une mesure essentielle à court, à moyen et à long terme. Ces travaux prendront un certain temps, mais ils doivent être entrepris à court terme pour améliorer les services de la commission de transport de Toronto et pour permettre au réseau ferroviaire GO d'être en mesure de s'agrandir dans l'avenir. Certains volets des travaux d'agrandissement ont déjà été amorcés, mais d'autres n'ont pas reçu un financement intégral.

Grâce à un financement fourni par tous les paliers gouvernementaux, la construction d'une deuxième plate-forme de métro a déjà commencé, dans le cadre de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto. Parmi les autres améliorations nécessaires de la station Union, citons les suivantes :

- amélioration du service ferroviaire en construisant davantage d'escaliers d'accès aux plate-formes;
- amélioration de la disposition des voies pour accroître la vitesse et la fréquence des trains;
- utilisation partagée des plate-formes avec les trains de Via Rail;
- érection d'un nouvel appentis;
- amélioration des installations réservées aux passagers.

2.5 Construire des séparations de catégories de voies ferrées — **Le sous-comité recommande que l'on mette en œuvre immédiatement la construction de nouvelles voies ferrées pour permettre la séparation du transport des marchandises d'est en ouest du transport des passagers du nord au sud.**

Lorsque les voies ferrées du Réseau GO et des trains de marchandises se croisent, les trains du Réseau GO doivent attendre le passage des trains de marchandises. Pour améliorer le service et éviter les retards que cela crée, les voies doivent être dissociées. Il est certain que ces améliorations sont coûteuses et prendront plusieurs années, mais elles doivent être amorcées ponctuellement pour être en mesure d'assumer l'agrandissement que nécessite une population croissante et un nombre accru de passagers. Le Réseau GO a identifié des initiatives prioritaires de séparation des catégories de voies ferrées à Bradford, à Stouffville et dans l'ouest de Toronto.

2.6 Améliorer les transports en commun interrégionaux — **Le Comité recommande que la province et le gouvernement fédéral s'engagent à appuyer financièrement l'agrandissement des services de transport interrégionaux de la zone du Centre.**

Jusqu'à maintenant, les discussions du Comité ont porté surtout sur les transports interrégionaux et sur le bon état de fonctionnement des transports en commun locaux. Cependant, bien des municipalités de la zone du Centre, particulièrement à l'extérieur de la RGT, manquent de transports en commun à l'échelle locale et nécessitent un agrandissement important des services et des réseaux pour attirer les usagers et offrir une véritable solution de rechange aux voitures particulières.

Les zones urbaines qui connaissent une forte croissance démographique comme les villes de Barrie, Burlington, Hamilton et Kitchener-Waterloo doivent améliorer leurs transports en commun. Bien que certains secteurs aient constaté une hausse du nombre d'usagers, la plupart ont constaté une baisse du nombre d'usagers par rapport à la population. Un investissement dans ces réseaux de transport augmenterait les possibilités d'amélioration du rendement de chaque réseau, permettrait d'accroître la part modale des transports en commun et améliorerait les services de transports qui sont liés au réseau de transport interrégional.

2.7 De nouveaux services de transport pour les migrants journaliers — **Le Comité recommande que l'on mette l'accent sur de nouveaux services de transport pour soulager en particulier l'engorgement des routes pendant les heures de pointe, en offrant par exemple des parcours plus rapides menant au lieu de travail des grands employeurs.**

En augmentant les services express aux grands employeurs (comme IBM ou le siège social de la Banque Royale) et aux zones d'emploi groupées, on attirerait des passagers qui utiliseraient normalement leur véhicule pour se rendre au travail plus rapidement. Plusieurs projets pilotes sont déjà en cours dans la province. Ainsi, la province de l'Ontario, conjointement avec d autre paliers gouvernementaux et les chambres de commerce locales de la zone du Centre, fournit déjà un appui financier à la Black Creek Regional Transportation Management Association pour répondre au besoin de services de transport de rechange. Cette association a aidé des employeurs comme les

sociétés Bombardier Aerospace, Knoll, la province de l'Ontario et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région à lancer des programmes visant les migrants journaliers qui prévoient une utilisation plus fréquente des transports en commun par les employés. La région de Waterloo a mis au point un tel programme avec deux grands employeurs. La ville de Toronto et la région de York veulent, elles aussi, lancer des initiatives semblables au sein de la RGT.

2.8 Améliorer l'accès aux transports en commun — **Le Comité recommande à court terme que l'on agrandisse les parcs de stationnement des migrants journaliers et les stationnements de covoiturage, et que l'on crée des places à utilisation partagée aux emplacements où le manque de places de stationnement freine l'utilisation des transports en commun.**

Le Comité recommande également que l'on crée davantage de lignes d'autobus vers les stations de transport en commun et d'installations multimodales aux stations pour encourager les usagers à s'y rendre à pied et à bicyclette.

À moyen et à long terme, le Comité recommande que l'on accroisse la densité d'aménagement à proximité des stations de transport en commun, y compris des emplacements où se trouvent déjà des parcs de stationnement.

Outre l'expansion et l'amélioration des services, il faut prendre des mesures pour faciliter l'accès aux stations du Réseau GO et aux stations de la commission de transport de Toronto utilisées par les migrants journaliers. L'expérience prouve que les parcs de stationnement, particulièrement aux stations de train et de la TTC, se remplissent vite et influent de manière immédiate et positive sur le nombre de gens qui délaissent leur voiture pour prendre les transports en commun. Par ailleurs, les parcs de stationnement à utilisation partagée fonctionnent bien à Yorkdale, à la station Kennedy et à Warden Woods. Le Comité souligne cependant que l'augmentation des places de stationnement ne représente qu'une solution à court terme et réalise qu'à long terme, il vaut mieux accroître la densité d'aménagement près des noyaux de transport et améliorer les services de transport menant aux stations du réseau GO.

Stationnement des migrants journaliers :
Le Réseau GO a identifié les projets suivants de construction ou d'agrandissement des parcs de stationnement des stations de trains de banlieue, qui pourront accueillir 6 645 usagers de plus par jour, et dont les travaux s'étaleront de 2002 à 2006.

1. Agrandissement du stationnement de Richmond Hill (600 places)
2. Station de Gwillimbury-Est (1 400 places)
3. Agrandissement du stationnement de Richmond Hill (70 places)
4. Agrandissement du stationnement de Whitby (500 places)
5. Agrandissement du stationnement de Bradford (300 places)
6. Station Pleasant (600 places)
7. Agrandissement du stationnement de Streetsville (300 places)
8. Station Lakeridge (1 500 places)

La commission de transport de Toronto a également identifié un premier volet d'expansion du stationnement réservé aux migrants journaliers aux stations Kennedy, Finch, Downsview, Wilson

et Kipling qui comprend l'ajout de 1 200 places, et une deuxième étape d'agrandissement, créant 6 500 nouvelles places aux stations Kennedy, Finch, Downsview, Wilson, CNE, Kipling, Islington et Mimico.

Le Réseau GO a également cerné des possibilités d'agrandissement des terrains de parc relais de service d'autobus directs, comprenant quelque 2 000 places de stationnement réparties sur 10 à 15 emplacements, à Pickering, Scarborough, Vaughan, Markham et Mississauga. Ces parcs de stationnement appuieraient un nouveau réseau de service d'autobus directs le long des autoroutes 401, 407, 427, 403, du Don Valley Parkway et des grandes artères. Les mesures prioritaires qui appuieront le service d'autobus directs le long de ces autoroutes sont décrites à la section 2.6 (Priorités en matière de transports en commun).

La région de York prévoit également bâtir des parcs de stationnement pour les migrants journaliers dans les municipalités rurales, aux points d'accès au réseau de transport. Ces points d'accès comprendront des installations téléphoniques, des toilettes et des installations de détail et de service connexes.

Parallèlement à l'offre de places de stationnement aux migrants journaliers aux stations du Réseau GO, figurent les frais de stationnement. Au sein du Réseau GO, les frais de stationnement sont compris dans le prix des billets. En dissociant les frais de stationnement du prix des billets, on réduirait le coût de transport des voyageurs qui n'utilisent pas le stationnement et on encouragerait du même coup les passagers à emprunter les transports collectifs, à faire du covoiturage ou à se rendre à pied jusqu'à la station de train. Le Comité propose que l'on mène un projet pilote à des parcs de stationnement choisis pour évaluer la faisabilité et les répercussions de la dissociation des frais de stationnement et des tarifs de transport.

Accès local aux transports en commun

Le réseau de transport en commun de la région de York améliorera l'accès local à la commission de transport de Toronto, dans le cadre de son plan d'action quinquennal. Deux segments prioritaires, qui lient le centre de Richmond Hill à la ligne de métro Yonge par le biais de la station Finch, et le centre d'affaires Vaughan à l'Université York et à la ligne de métro Spadina par le biais de la station Downsview, vont de pair avec les priorités de la TTC. De plus, un réseau express le long de ces couloirs stimulera rapidement l'utilisation par les passagers des deux réseaux, tout en soulageant l'engorgement sur l'autoroute 7. De même, le couloir de transport de l'ouest de la RGT envisage de lier Burlington à Toronto, en passant par Halton, en utilisant la voie de communication de l'autoroute 403/Eglinton à Mississauga, créant ainsi des liens avec les lignes de métro Bloor et Spadina. Ces mesures s'inscrivent dans la prestation de services de transport de niveau supérieur sur ces voies de communication (voir la recommandation 2.2c).

L'accès aux stations du réseau GO varie considérablement d'un lieu à l'autre. Bien que les services locaux de transport collectifs soient excellents à la destination la plus fréquente de l'heure de pointe du matin (la station Union), l'accessibilité à la station d'origine est souvent bien moins aisée. On a établi plusieurs correspondances locales réussies dans certaines municipalités, particulièrement à Oakville, Pickering et Richmond Hill. Pour encourager les gens à utiliser les transports en commun, il faut que le point de départ et le point d'arrivée soient accessibles dans la mesure du possible. On peut établir des correspondances locales soit le long des trajets habituels,

soit en utilisant des « navettes GO » spéciales, soit par camionnettes de type « concierge » fonctionnant dans les zones résidentielles. Le plus grand avantage qu'offrent ces types de correspondance est sans doute d'offrir une solution de rechange aux parcs relais et de soulager du même coup, les pressions de la demande exercée sur les parcs de stationnement les plus utilisés du réseau GO.

L'utilisation de la bicyclette pour se rendre à la station de train constitue une autre manière de réduire la demande de places de stationnement aux parcs relais. Cette mesure serait probablement plus indiquée pour les stations situées dans des aménagements à densité modérément groupée et dont le réseau de rues se prête aux déplacements à bicyclette. Il faudrait alors prévoir des installations où les usagers laisseraient en toute sécurité leur bicyclette pendant une longue période de temps, telle qu'une aire abritée qui serait située non loin de l'emplacement de travail des employés du Réseau GO (comme les guichets de vente de billets) et d'où il pourrait donc s'exercer une certaine surveillance.

Accroître la densité d'aménagement aux stations pivots des transports en commun
À long terme, on réduira le besoin de places de stationnement aux stations pivots en augmentant la densité d'aménagement, puisqu'on accroîtra ainsi les choix de modes de transport, dont la bicyclette et la marche à pied, pour se rendre aux stations de transport en commun. La stratégie de croissance intelligente du Centre de l'Ontario prévoit des recommandations et des outils de mise en œuvre pour l'aménagement groupé et les modules d'aménagement axé sur les transports en commun (voir également la recommandation 1.3). Cette recommandation pourrait également être mise en œuvre dans le cadre de la déclaration de principes provinciale.

2.9 Mesures d'encouragement à l'utilisation des transports — **Le Comité recommande l'introduction et l'expansion des laissez-passer à tarif réduit. Le Comité recommande également l'instauration de mesures incitant les employeurs à fournir des laissez-passer à leurs employés.**

L'offre d'une gamme de laissez-passer de courte durée (quotidiens), de moyenne durée (mensuels) et de longue durée (annuels à tarif très réduit) plaît à un vaste éventail de consommateurs qui ont l'intention d'utiliser régulièrement les transports en commun. L'objectif est d'accroître le pourcentage d'utilisation du laissez-passer, en partant de la notion que les détenteurs de ces laissez-passer utiliseront les transports en commun plus fréquemment. Bien que les tarifs réduits entraînent une baisse des recettes par habitant, ils peuvent cependant accroître les recettes brutes et permettront de réaliser les objectifs en matière d'utilisation (voir la discussion des critères de rendement à la section 4). La plus récente introduction de programmes de tarifs très réduits à Ottawa, à London et dans la région de Waterloo ont typiquement produit une hausse importante du nombre d'usagers (estimée à environ 1 à 3 %), assortie d'une perte faible ou nulle des recettes.

Les laissez-passer à tarif réduit qui baissent considérablement le coût du transport des usagers fréquent favoriseront l'utilisation des transports et peuvent être mises en œuvre de bien des façons pour servir le grand public qui ne reçoit pas de subvention de l'employeur. Ainsi, le système OC Transpo à Ottawa offre des rabais sur les cartes mensuelles et les livrets de billets de transport pour encourager l'utilisation des transports en commun par les migrants journaliers fréquents et occasionnels. Le réseau TransLink de Vancouver offre des rabais semblables aux usagers, en plus

d'offrir des tarifs réduits pendant les heures creuses et la fin de semaine. On pourrait offrir de telles mesures incitatives pour encourager l'utilisation du réseau de la TTC et du Réseau GO; elles produiraient peut-être des pertes de recettes à court terme, mais à long terme, elles favoriseraient l'utilisation des transports en commun et une hausse éventuelle des recettes.

Les laissez-passer pourraient cibler des groupes donnés, comme les étudiants postsecondaires. Dans d'autres régions de l'Ontario, comme les villes de Kingston et de London, les laissez-passer à tarif réduit ont changé la façon dont les étudiants se rendent à leurs cours. Ces laissez-passer, qui sont subventionnés par les frais de scolarité (cotisation de 80 à 100 $), sont offerts aux étudiants pour tout le semestre à un prix très avantageux. Bien que les commissions de transport local devront augmenter le service sur les parcours qui desservent les collèges et universités, elles constateront une utilisation et des recettes accrues, quelle que soit la fréquence d'utilisation du laissez-passer par les étudiants. Pour mettre en œuvre un tel programme dans la zone du Centre, il faudra cependant que les étudiants de chaque établissement approuvent par référendum une surcharge de leurs frais de scolarité.

Le gouvernement fédéral a lancé Écopass, un projet pilote qui offre des tarifs réduits aux employés qui travaillent au centre-ville d'Ottawa. La ville de Hamilton s'est mise récemment à offrir à ses employés une subvention de 50 % du coût d'un laissez-passer, à condition que les titulaires d'un permis de stationnement acceptent de s'en désister. On peut encourager la subvention des laissez-passer par l'employeur en modifiant les politiques fiscales de manière à ce que les laissez-passer subventionnés par l'employeur ne constituent pas un avantage imposable, au même titre que les subventions de stationnement offertes aux employés.

2.10 Mesures incitatives à l'utilisation des transports en commun en milieu de travail — **Le Comité recommande que lorsqu'il existe un réseau de transport accessible et sous-utilisé, on encourage l'instauration de frais de stationnement au lieu de travail, ou une hausse de ces frais.**

Les tarifs de stationnement influent considérablement sur la décision d'emprunter les transports en commun, là où ce mode de transport est une solution de rechange disponible. Des études de cas portant sur des programmes coordonnés par l'employeur et qui comprenaient une hausse des frais de stationnement des employés pour les porter aux tarifs du marché ont révélé une baisse de l'utilisation des véhicules à passager unique (VPU) de l'ordre de 26 % à 81 %. À court terme, il faut augmenter les frais de stationnement dans les secteurs du centre-ville, hausse qui ira de pair avec l'accroissement et l'expansion des services de transport en commun. Il existe un certain nombre d'emplacements dans la zone du Centre, tant au centre-ville de Toronto que dans les régions avoisinantes, où une hausse des frais de stationnement au lieu de travail inciterait les migrants journaliers à délaisser leur voiture et à emprunter les transports en commun. Un exemple est celui de l'Université York, où la hausse des frais de stationnement a réduit la quantité de véhicules à passager unique et accru considérablement le nombre d'usagers empruntant le Réseau GO. De même, l'introduction de frais de stationnement à Transport Canada, à Ottawa, a entraîné une baisse de 20 % de l'utilisation des VPU et une hausse de 16 % et 3 %, respectivement, de l'utilisation de l'autobus et du covoiturage.

Tous les échelons gouvernementaux pourraient faire preuve de leadership en mettant en œuvre cette recommandation aux lieux de travail. Lorsqu'on a mis fin au stationnement gratuit des employés du gouvernement fédéral à Ottawa, dans les années 70, on a constaté une baisse des déplacements de VPU, qui sont passés de 35 % à 27 %. Du travail de modélisation effectué dans le cadre d'une recherche du gouvernement fédéral sur la faisabilité des objectifs de réduction des gaz à effet de serre établis à Kyoto indique qu'une mise en œuvre généralisée des frais de stationnement au lieu de travail pourrait réduire la quantité globale de kilomètres de parcours effectués de l'ordre de 15 % à 25 %, selon les frais imposés.

3. Coordination des transports en commun

3.1 Perception et intégration des tarifs — **Le Comité recommande l'élimination des frais supplémentaires imposés aux correspondances du Réseau GO aux transports en commun locaux dans toutes les municipalités, et un plan à long terme d'intégration des frais de billets de la TTC et du Réseau GO.**

Une meilleure coordination des frais de billet et des services aura un effet positif sur l'utilisation des transports en commun, puisqu'elle évitera les tracas et les frais causés par les frais de correspondance et les laissez-passer multiples. Préalablement à 1979, une entente conclue entre plusieurs commissions de transport locales et le Réseau GO avait éliminé le supplément de tarif, et les paiements de correspondance étaient versés par le Réseau GO à la commission locale. Depuis l'introduction du supplément de tarif (soit 25 à 50 cents au moment de la correspondance) dans ces municipalités, les réseaux de transport locaux ont constaté une baisse de 17 à 25 % du nombre de passagers se rendant aux stations de train. En éliminant une fois de plus le supplément de tarif à court terme, on favorisera une hausse du nombre de passagers dans les deux types de réseau, tout en réduisant la demande de parc relais aux stations de train. On améliorera du même coup l'accès aux transports en commun, tel qu'il est décrit à la recommandation 2.8. Le manque à gagner des commissions de transport locales pourra être récupéré par le biais d'entente de paiements de correspondance avec le Réseau GO.

L'intégration à long terme de tarifs à rabais par la TTC et le Réseau GO devrait considérablement stimuler l'utilisation des transports en commun. Le programme Twin Pass actuel n'offre pas d'économies suffisantes aux migrants journaliers et coûte trop cher à la TTC et au Réseau GO. Toute réintégration du Réseau GO et de la TTC dans l'avenir exigera la mise sur pied d'un système de gestion des recettes centralisé qui administrera les paiements de correspondance. Il s'agit là d'un objectif à long terme. L'intégration des tarifs devrait s'assortir d'une intégration des renseignements de planification des parcours, comme les horaires et les trajets suivis, que les passagers pourront consulter aisément.

3.2 Examen des obstacles à la coordination des transports en commun — **Le Comité recommande de mener un examen qui cernera les obstacles législatifs à la coordination des commissions de transport au sein des réseaux interrégionaux et intermunicipaux, et qui proposera des solutions.**

Cet examen devrait être mené par le MAML et le MTO, en collaboration avec le sous-comité du désengorgement des routes et les commissions de transport concernées par ces services interrégionaux. Il doit englober un examen des lois telles que la *Loi sur la cité de Toronto*, qui traite de la commission de transport locale.

4. Viabilité des transports en commun

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le financement provincial des transports en commun a récemment augmenté, mais il faut davantage d'argent provenant de tous les paliers de gouvernement. Les organismes de transport en commun, comme la TTC et le Réseau GO, manquent tellement d'argent que leurs coefficients recettes-coûts doivent dépasser 80 %. Cela rend certains services irréalisables du point de vue financier, même s'ils sont souhaitables pour réduire la congestion des routes et appuyer un aménagement urbain groupé. Pour réaliser une modification importante des habitudes d'utilisation des automobilistes de véhicules à passager unique pour qu'il empruntent plutôt les transports en commun, et pour inciter la population croissante du Centre de l'Ontario à utiliser les transports en commun, il faut changer les priorités en matière de financement, il faut que d'autres paliers de gouvernement contribuent et il faut que les décisions de financement des transports en commun soient prises stratégiquement de manière à maximiser le nombre d'usagers.

4.1 Critères de rendement de la croissance intelligente — **Le Comité recommande que la province envisage un large éventail de critères de rendement qui comprennent des objectifs de croissance intelligente pour les réseaux de transport, plutôt que de limiter les mesures de rendement du réseau de transport aux seuls coefficients recettes-coûts.**

Le Réseau GO n'arrive pas à répondre à la demande de ses services. En vertu des critères de rendement actuels, il n'est pas encouragé à accroître ces services, à moins d'être en mesure de réaliser immédiatement une récupération intégrale des coûts. Bien que le coefficient recettes-coûts soit une mesure très importante, il faut envisager d'autres mesures, comme un aménagement des terres axé sur les transports en commun et la hausse du nombre de passagers, pour appuyer l'augmentation des niveaux de service. Cette recommandation vise également les décisions d'investissement dans les transports en commun régionaux et locaux prises par les municipalités.

Ainsi, le Réseau GO a identifié d'autres services ferroviaires qui pourraient être offerts pendant les heures creuses, en mettant à profit les éléments d'actif existants, et qui n'exigeraient pas de nouvel investissement en immobilisations, dont un service toutes les 30 minutes au milieu de la journée et le soir sur le couloir du Lakeshore, l'expansion du service de la ligne du Lakeshore à Oshawa et à Burlington la fin de semaine, et un service de train limité offert en semaine, pendant les heures creuses, sur les couloirs de Stouffville et de Bradford. Ces nouveaux services ne répondraient pas, dans un premier temps, au critère de recouvrement des frais de 85 % et ils n'ont donc pas été lancés. Cependant, ils augmenteraient l'intérêt des passagers pour le Réseau GO, puisque ceux-ci

auraient plus de choix de trajets aller-retour, et intéresseraient les passagers qui ne sont pas des migrants journaliers, contribuant ainsi aux objectifs de croissance intelligente et réduisant la congestion sur les routes. Les exigences de subvention de ces services seraient de l'ordre de 13 millions de dollars par année et ce montant diminuerait, une fois que le nombre de passagers empruntant les transports en commun pendant les heures creuses augmente.

4.2 Programme Partenariats pour l'investissement dans les transports en commun de la région du Golden Horseshoe — **Le Comité recommande que les décisions prises dans le cadre de ces partenariats appuient les objectifs de croissance intelligente, et soient cohérentes avec les recommandations avancées par le Comité aux sections 1, 2 et 3 du présent rapport.**

Les décisions concernant les propositions soumises dans le cadre du programme PITCG seront prises incessamment; le Comité recommande que celles-ci soient cohérentes avec les recommandations énoncées dans le présent rapport. Le Comité réalise que les avis de déclarations d'intérêt pour le présent volet du programme PITCG ont eu lieu préalablement aux travaux du Comité, et que ceux-ci ne répondront peut-être pas forcément aux vastes mesures qui ont été recommandées dans le rapport. Cependant, il faudrait s'efforcer d'inclure dans tout volet futur du programme la gamme de projets qui ont été déterminés par le Comité comme nécessaires pour réduire l'engorgement des routes.

5. Voies de communication : circulation des marchandises et gestion des incidents

Le Comité n'a pas mentionné d'itinéraires particuliers d'autoroutes, mais prévoit en discuter avec le MTO dans le cadre d'un réseau de transport à long terme, parallèlement au processus d'élaboration d'une stratégie visant la circulation des marchandises. Le Comité appuie la stratégie du MTO, qui consiste à élaborer des voies multimodales, plutôt que des voies à mode unique (autoroutes), et il encourage la province à lier la planification de l'expansion et de l'amélioration des voies de communication à la stratégie de croissance intelligente, en accordant une importance particulière à la circulation des marchandises et à l'accès frontalier.

Près de 50 % des encombrements qui se produisent sur les autoroutes et les grandes artères sont dus à des incidents, comme des accidents de la circulation, des pannes mécaniques, l'entretien d'urgence, les déversements, les conditions météorologiques et des manifestations spéciales. Une gestion efficace de ces incidents contribuera grandement à réduire l'encombrement du réseau de transport.

Les recommandations du Comité concernant la gestion des incidents s'inspirent du travail précieux fait par les intervenants qui ont participé au Groupe d'étude sur la gestion des incidents autoroutiers de la Commission de réduction des formalités administratives, et qui réunissaient des représentants des services d'urgence, de l'Association canadienne des automobilistes, du secteur des assurances, du secteur du remorquage, de l'industrie du transport routier, d'autres industries et associations, et de ministères provinciaux.

Les travaux de construction n'appartiennent pas à la catégorie des incidents, mais ils influent néanmoins sur l'encombrement des routes. Le MTO a étudié les répercussions des travaux de

construction sur les déplacements et s'efforce de mener les grands travaux pendant les heures creuses, bien que cela soit de plus en plus difficile, compte tenu de l'allongement des périodes de pointe. Les municipalités devraient également s'efforcer de minimiser les perturbations que créent les travaux de construction sur la circulation des routes locales.

5.1 Coordination de la circulation régionale des marchandises — **Le Comité recommande que la province et les intervenants mettent au point une stratégie régionale coordonnée pour la circulation des marchandises, notamment des possibilités à court terme d'une amélioration de l'efficience**.

Il faut trouver des mesures à court terme qui pourraient améliorer la circulation des marchandises dans la région. Parmi les mesures identifiées par les principaux intervenants, dont le Centre pour un transport durable, la société Canadien Pacifique et l'initiative Moving the Economy, figurent les couloirs de circulation prioritaire, le chargement en retraite et les parcs de stationnement, ainsi que la création d'un conseil du secteur de circulation des marchandises.

De plus, il faut mettre au point une stratégie de circulation des marchandises qui traite des grands enjeux et des exigences de commerce au sein de la zone, avec d'autres régions de l'Ontario, avec les autres provinces et avec les États-Unis. Celle-ci est essentielle pour répondre aux exigences de transport à long terme; elle devrait être mise sur pied immédiatement, puis intégrée dans les processus de planification. Elle exigera une action coordonnée entre les divers échelons gouvernementaux au sein de la zone du Centre.

5.2 Formation et protocoles de fonctionnement communs — **Le Comité recommande une formation et des protocoles communs pour les organismes de services d'urgence et de transport en matière de responsabilités, de communication, d'évaluation des lieux et de techniques de commandement**.

Il faut prévoir une coordination régulière entre les organismes pour passer en revue l'efficacité, remédier aux problèmes et mettre en œuvre de nouvelles approches. De plus, les prestataires de services d'urgence devraient chercher des possibilités de mettre en commun le matériel appartenant aux municipalités du secteur et permettre ainsi d'avoir accès au matériel le plus proche lors des opérations de nettoyage des incidents.

Protocoles de fonctionnement communs
Une coordination accrue des organismes de transport et de services d'urgence est une mesure qui pourrait être mise en œuvre en six mois à coût pratiquement nul, en demandant aux organismes d'organiser régulièrement des rencontres pour améliorer la communication. Le MTO et la Police provinciale de l'Ontario (par le biais du bureau du solliciteur général) devraient montrer l'exemple en organisant des réunions d'intervenants en cas d'urgence visant à déterminer les protocoles d'intervention. Cette recommandation a été avancée par le Groupe d'étude sur la gestion des incidents autoroutiers (appelé ci-après le Groupe d'étude), qui souligne que les protocoles d'établissement du commandement sur les lieux d'un accident doivent être le premier sujet à l'ordre du jour.

Une autre mesure à faible coût qui pourrait être mise en œuvre immédiatement serait d'exiger que le MTO, la Police provinciale de l'Ontario et les autres services d'urgence travaillent de concert pour veiller à ce que les véhicules d'urgence ne soient pas stationnés, dans la mesure du possible, sur la chaussée à la scène d'un incident. De plus, les enquêtes et les remises de contravention devraient avoir lieu, dans la mesure du possible, hors des routes et des autoroutes.

Le Groupe d'étude a également indiqué comment la Police provinciale de l'Ontario peut mettre au point des protocoles pour répondre aux incidents concernant les scènes de crime sur les autoroutes, comme les collisions ayant entraîné la mort. Les protocoles de la Police provinciale devraient également comprendre des normes de rendement à l'égard du dégagement des routes, l'utilisation d'équipes spéciales pour accélérer le temps d'intervention de la police et des techniques d'enquête améliorées. Le Comité appuie cette mesure. Les frais d'élaboration de ces protocoles sont minimes et ce travail peut être fait rapidement. Les frais de mise en œuvre seraient liés à l'utilisation des équipes spéciales et de nouveau matériel.

Formation conjointe

Le Groupe d'étude a également abordé la formation conjointe des organismes de transport et de services d'urgence. Le Comité recommande que tous les intervenants en cas d'urgence reçoivent une formation en gestion des incidents autoroutiers et que l'on accorde la priorité aux possibilités de formation conjointe réunissant la Police provinciale, le MTO et les services d'incendie.

5.3 Dégagement des lieux d'un incident — **Le Comité recommande que l'on envisage des mesures législatives qui dotent les prestataires de services d'urgence de l'autorité nécessaire pour dégager les routes et autoroutes des véhicules et des débris.**

L'encombrement des routes dû aux accidents et la pollution atmosphérique causée par les moteurs de voiture qui tournent au ralenti peuvent être considérablement réduits lorsque les prestataires de services d'urgence sont dotés de l'autorité nécessaire pour dégager rapidement les routes et autoroutes des véhicules et débris. Le Groupe d'étude sur la gestion des incidents autoroutiers a abordé comment le ministère du Solliciteur général et le MTO pouvaient mettre en œuvre des modifications législatives qui doteraient les agents de police de l'autorité nécessaire pour enlever ou pour ordonner l'enlèvement des véhicules et des débris. Il faut passer cependant en revue ces mesures pour veiller à ce que les agents de la Police provinciale de l'Ontario ne puissent faire l'objet de poursuites s'ils agissent de bonne foi en enlevant les véhicules et les cargaisons pour rétablir la circulation. Il faut incorporer dans les mesures législatives et les politiques provinciales la philosophie que les lieux d'un incident doivent être dégagés aussi rapidement et sûrement que possible.

5.4 Plans d'action pour les fermetures de route — **Le Comité recommande que les organismes de transport provinciaux et municipaux et les prestataires de services d'urgence mettent au point des plans d'action de barrage des routes, semblables à ceux qui sont déjà utilisés dans la région de Halton, pour guider les interventions lorsque des incidents se produisent**.

Ces plans doivent englober des plans de détournement de la circulation, une coordination des communications et des stocks entre organismes multiples, des barrages « sûrs » aux pires emplacements et une signalisation améliorée. L'Ontario a déjà entrepris le processus de planification des plans d'action de barrage des routes et celui-ci devrait être achevé d'ici un an. Cette mesure fait également suite à une recommandation du Groupe d'étude sur la gestion des incidents autoroutiers.

5.5 Expansion des systèmes de dépistage des incidents — **Le Comité recommande l'expansion et l'intégration des systèmes de dépistage des incidents, dont les systèmes Compas et RESCU**.

Les renseignements en main indiquent qu'il s'agit de moyens extrêmement efficaces de surveillance et de dépistage des incidents, d'alerte des équipes d'intervention, d'information aux automobilistes et de gestion du volume de circulation. Le système Compas de l'Ontario a déjà mené à une amélioration des pratiques de gestion des incidents dans la province. Il a permis de réduire la moyenne du temps de dégagement des incidents de 85 minutes à 30 minutes, réalisant ainsi une économie de 600 000 $ par kilomètre, tandis que l'affichage des messages d'incident empêche 200 accidents supplémentaires par an.

Les études de systèmes semblables aux États-Unis révèlent qu'ils ont permis d'économiser de 0,95 à 15,6 millions de véhicules-heures par an dans les secteurs urbains. Le système TIMS sur l'autoroute I-95, en Pennsylvanie, a diminué le nombre d'incidents autoroutiers de 40 % et réduit de 55 % le temps de barrage des routes.

5.6 Éducation des automobilistes — **Le Comité recommande le lancement d'un programme exhaustif et à long terme d'éducation des automobilistes pour améliorer le comportement des conducteurs en général, et plus particulièrement, pour améliorer leur comportement lors des incidents autoroutiers.**

Le programme, dont les frais seraient partagés moitié-moitié avec le secteur privé, mettrait l'accent sur les obligations des conducteurs, en matière de responsabilités et de signalement lors des accidents, sur la priorité qu'ils doivent céder aux véhicules des services d'urgence, sur le fait que de ralentir pour observer la scène d'un accident est une activité dangereuse et qu'il faut circuler dans les voies de droite, sauf quand on double (ce dernier point ne s'applique pas aux autoroutes).

La division de la sécurité des usagers de la route du MTO s'occupe actuellement de ce projet et cette recommandation est également appuyée par le Groupe d'étude sur la gestion des incidents autoroutiers.

5.7 Réduire au minimum les interruptions d'horaire de trains en raison d'incidents survenus aux passages à niveau — **Le Comité recommande que l'on amorce des discussions entre les prestataires de services d'urgence et les usagers des couloirs ferroviaires pour mettre en œuvre des mesures et des protocoles qui réduiront au minimum les interruptions de transport ferroviaire dues aux incidents qui se produisent aux passages à niveau.**

Les incidents aux passages à niveau nuisent aux services ferroviaires de tout le réseau de transport et devraient constituer une priorité en termes de gestion des incidents, de manière à ce que les services soient rétablis dès que possible.

ANNEXE A : MEMBRES DU COMITÉ DES INITIATIVES DE CROISSANCE INTELLIGENTE DU CENTRE DE L'ONTARIO ET DU SOUS-COMITÉ DE DÉSENGORGEMENT DES ROUTES

COMITÉ DES INITIATIVES DE CROISSANCE INTELLIGENTE DU CENTRE DE L'ONTARIO

Hazel McCallion, mairesse de la ville de Mississauga, et présidente du Comité du Centre
Gordon Chong, président du Réseau GO et vice-président du Comité du Centre
Marcel Brunelle, maire de la ville de Whitby
Debbe Crandall, directrice exécutive, coalition Save the Oak Ridges Moraine
Brian Desbiens, président du Collège Sir Sanford Fleming
Tony Dionisio, directeur des affaires syndicales, section locale 183 du syndicat Universal Workers
Ron Eddy, maire du comté de Brant
Jim Faught, directeur exécutif, Federation of Ontario Naturalists
Bill Fisch, président de la région de York et président du sous-comité de réexamen des déchets
Peter Gilgan, président de Mattamy Homes Ltd.
Robert MacIsaac, maire de la ville de Burlington et présidente du sous-comité de la stratégie de croissance intelligente
Ron Millen, président du conseil du comté de Peterborough
Ann Mulvale, mairesse de la ville d'Oakville
Mike Murray, commissaire des services de transports et environnementaux, municipalité régionale de Waterloo
Fraser Nelson, directeur général de Metrus Development Inc.
Case Ootes, maire adjoint, ville de Toronto
John Sheridan, président de Bell Canada
Bob Wade, maire de la ville de Hamilton

SOUS-COMITÉ DE DÉSENGORGEMENT DES ROUTES

Gordon Chong, président du sous-comité de désengorgement des routes et vice-président du Comité du Centre
Hazel McCallion, mairesse de la ville de Mississauga et présidente du Comité du Centre
Joe Berridge, associé, Urban Strategies, Inc.
Rob Bradford, président, Ontario Road Builders' Association
Nancy Diamond, mairesse de la ville d'Oshawa
Tony Dionisio, directeur des affaires syndicales, section locale 183 du syndicat Universal Workers et membre du Comité du Centre
Susan Fennell, mairesse de la ville de Brampton
Jim Faught, directeur exécutif, Federation of Ontario Naturalists et membre du Comité du Centre
Bill Fisch, président de la région de York et membre du Comité du Centre
Stuart Kendrick, directeur général des opérations, Greyhound Bus Lines
Ann Mulvale, mairesse de la ville d'Oakville et membre du Comité du Centre
Fraser Nelson, directeur général de Metrus Development Inc. et membre du Comité du Centre
Case Ootes, maire adjoint, ville de Toronto et membre du Comité du Centre
Michael Roschlau, président et chef de la direction, Association canadienne du transport urbain
Earle Rowe, président, TMG Transportation Management Group

Joan Sutherland, conseillère de la ville de New Tecumseh et première vice-présidente de l'Ontario Good Roads Association
Doug Switzer, chef des relations gouvernementales, Ontario Trucking Association
Sue Zielinksi, directrice, Moving the Economy

ANNEXE B : RAPPORTS, INITIATIVES ET EXPOSÉS

Tout au long des discussions du sous-comité et du Comité, on a tenu compte d'initiatives passées et en cours, notamment les suivantes :

- Suggestions des consultations sur la croissance intelligente menées en 2001;
- Processus de planification régionale des orientations stratégiques des transports du MTO (en cours);
- Document intitulé *Removing Roadblocks, a Strategic Transportation Plan for the GTA and Hamilton Wentworth,* publié en 2000 par la Commission des services du grand Toronto;
- Document intitulé *Transit Corridor Priorities and Phasing*, rédigé pour la Commission des services du grand Toronto par la société ENTRA Consulting et d'autres (2001);
- Document intitulé *The business case for inter-regional regional Bus Rapid Transit (BRT) system in the GTA,* rédigé pour la Commission des services du grand Toronto par la société McCormick Rankin International (2001);
- Document intitulé *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, publié par le MAML et le MTO (1992);
- Document intitulé *10-Year Growth Plan* du Réseau GO (2002);
- Idées et plan de la commission de transport de Toronto visant à accroître l'utilisation des transports en commun (dont les mesures transférables aux autres commissions de transport);
- Possibilités offertes aux autocaristes du secteur privé en matière de prestation des services de transport interrégionaux, présentées par la société Greyhound Bus Lines;
- Document intitulé *Goods and Services Movement Strategy Phase I*, rédigé pour la Commission des services du grand Toronto par IBI Group et d'autres (2001);
- Recommandations du Groupe d'étude sur la gestion des incidents autoroutiers de la Commission de réduction des formalités administratives, avancées par le MTO.